



Feuille d'information

17.09.2010

Coûts des réseaux nationaux d'infrastructure 2010-2030

Le tableau ci-dessous ne contient pas de prévisions exactes des coûts d'aménagement et d'entretien des six réseaux nationaux d'infrastructure jusqu'en 2030, mais seulement des estimations approximatives. La qualité des estimations varie fortement, en raison des conditions spécifiques à chaque secteur d'infrastructure. Les évaluations des coûts pour les réseaux financés par le marché (électricité, aviation, télécommunications) reposent - pour autant qu'elles soient disponibles - sur des informations fournies par les branches concernées et se réfèrent uniquement à l'aménagement et non pas à l'entretien des réseaux ; dans certains cas, on se base sur une simple extrapolation des données relevées par le passé.

1. Route

a) Besoins financiers

Aménagement	Programme	Fonds/Financement	Besoins financiers ¹
en cours / approuvé	Aménagement ordinaire	Financement spécial "circulation routière"	13 600
	Achèvement du réseau	Fonds d'infrastructure	8 500
	Suppression des goulets d'étranglement	Fonds d'infrastructure	5 500
	27 600		
en cours d'examen	compléments de réseau urgents ²	Financement spécial "circulation routière"	5 400
	Autres aménagements dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement ³	Financement spécial "circulation routière" / fonds d'infrastructure	6 400 – 10 000
	Adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales ⁴	Financement spécial "circulation routière"	4 000
	15 800 - 19 400		
Total 2010 – -2030			43 400- 47 000



- 1 Mio CHF, prix 2005, hors TVA et renchérissement (estimations)
- 2 Il s'agit ici des projets de contournement de Morges et de l'autoroute Glattal considérés comme indispensables dans le message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement.
- 3 Compléments de réseau urgents et non financés *ou* voies supplémentaires dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement. La valeur inférieure, de 6,4 mrd CHF, correspond aux besoins d'investissement pour réaliser les projets du module 3 du programme. La valeur supérieure, d'environ 10 mrd CHF, entrerait en ligne si dans la région de Genève une traversée de la Rade était réalisée à la place de l'aménagement de la route nationale existante et si dans la région de Heitersberg-Baregg il fallait apporter un complément au réseau.
- 4 Aménagement des actuelles routes cantonales pour autant qu'elles soient intégrées dans le réseau des routes nationales.

Entretien	Programme	Fonds/Financement	Besoins financiers ¹
En cours	Entretien ordinaire	Financement spécial "circulation routière"	17 800
éventuellement	Adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales ²	Financement spécial "circulation routière" ³	3 100 – 3 500
Total 2010 – 2030			20 900 – 21 300

- 1 Mio CHF, prix 2005, hors TVA et renchérissement (estimations)
- 2 Entretien des actuelles routes cantonales qui seront éventuellement intégrées dans le réseau des routes nationales; environ 50 à 70 mio CHF par an au titre des standards d'aménagement et d'entretien plus élevés.
- 3 Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 14 avril 2010, les coûts d'exploitation et d'entretien des routes reprises le cas échéant par la Confédération à hauteur de 105 mio CHF par an doivent être compensés par les cantons

b) Disponibilité des moyens

Le besoin total présenté de 64,3 à 68,3 milliards de francs devra être financé avec des redevances routières à affectation obligatoire. Dans le message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement du 11 novembre 2009, le Conseil fédéral a montré que les redevances à affectation spéciale ne suffiraient plus à couvrir les besoins ordinaires dès 2016, en raison de dépenses en augmentation alors que les recettes stagneraient ou reculeraient (cf. chap. 7.1.8). Afin de garantir le financement spécial circulation routière, le Conseil fédéral considère qu'il est nécessaire d'envisager les hausses suivantes de la surtaxe sur les huiles minérales:

Hausse de la surtaxe sur les huiles minérales	ct./litre
Garantir les besoins ordinaires (maintien de la qualité, achèvement du réseau et élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales, trafic d'agglomération)	7
Compléments du réseau (contournement de Morges, autoroute de Glattal)	3 – 4
Adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau (intégration de routes principales existantes dans le réseau des routes nationales).	3
Maintien des contributions aux projets ferroviaires («Rail 2030»)	3 – 4
Compensation des pertes de recettes induites (par ex. disparition du tourisme à la pompe)	2 – 4
	18 – 22



2. Rail

a) Besoins financiers

Aménagement	Programme	Fonds/Financement	Besoins financiers ¹
en cours / approuvé	NLFA ²	FTP	10 000
	Rail 2000 / 1ère étape ²	FTP	200
	Raccordement LGV ²	FTP	800
	Protection contre le bruit ²	FTP	1 500
	ZEB ³	FTP	6 500
	Projets d'agglomération ³	Fonds d'infrastructure	2 800
			21 800
en cours d'examen ⁴	Rail: 2030 ³	FTP ⁵	12 000 – 21 000
Total 2010 - 2030			33 800 – 42 800

1 Mio CHF

2 Moyens effectivement nécessaires pour l'achèvement du réseau à partir de 2010, TVA et renchérissement inclus (estimations)

3 Seulement réseau CFF / chemins de fer privés, prix 2008, hors TVA et renchérissement (estimations)

4 Le Conseil fédéral examine actuellement deux variantes d'un montant de 12 et 21 mrd CHF

5 Suppose un rallongement de la durée et des recettes supplémentaires pour le fonds FTP

Entretien	Programme	Fonds/Financement	Besoins financiers ¹
En cours	Infrastructure existante CFF et chemins de fer privés ²	budget ordinaire	46 000
	Coûts supplémentaires liés à l'extension du réseau ³	budget ordinaire	6 000
Total 2010 - 2030			52 000

1 Mio CHF, prix 2008, hors TVA et renchérissement; estimation provisoire

2 Extrapolation des dépenses actuelles de l'ordre de 1,8 mrd CHF par an plus 0,5 mrd CHF par an de dépenses supplémentaires nécessaires - selon le deuxième avis mandaté par l'OFT au sujet de l'audit des CFF - pour le maintien à long terme de la qualité du réseau ferroviaire

3 Sans rail 2030, basé sur un rapport de 4 centimes consacrés chaque année à l'entretien par franc investi.

b) Disponibilité des moyens

A l'exception du projet d'agglomération, qui est financé par le fonds d'infrastructure, l'aménagement futur du réseau ferroviaire doit être financé via le fonds FTP. Les recettes à affectation spéciale du fonds FTP (RPLP, pour mille de la TVA, et recettes de l'impôt sur les huiles minérales) servent à financer les grands projets ferroviaires adoptés par le Parlement; des retards ponctuels ne peuvent toutefois pas être exclus en lien avec la liquidité du fonds. Conformément à l'art. 10, al. 5 LDIF, des recettes supplémentaires versées au FTP sont nécessaires pour financer l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Dans le cadre de la



consultation sur le programme "Rail 2030", le Conseil fédéral veut, outre la poursuite des recettes à affectation spéciale existantes du fonds FTP, ouvrir le débat, avec, pour la variante à 12 milliards de francs, une taxe ferroviaire et, pour la variante à 21 milliards de francs, une réaffectation de la part cantonale de la RPLP en faveur du financement des infrastructures. Des moyens supplémentaires seront nécessaires compte tenu des dépenses en hausse pour l'exploitation, l'entretien et le maintien de la qualité du réseau ferroviaire.

3. Secteur aérien

Aménagement	Programme/Projet	Besoins financiers ¹
En cours	Aéroport de Zurich ²	1 400 – 6 500
	Aéroport de Genève ³	1 600 – 2 000
	Aéroport de Bâle-Mulhouse ⁴	500
	Contrôle aérien ⁵	1 000
Total 2010 - 2030		4 500 – 10 000

1 Mio CHF

2 Marge de fluctuation des estimations de coûts (y compris la protection contre le bruit et de les expropriations) pour toutes les variantes d'exploitation mentionnées dans le rapport de l'OFAC du 8 décembre 2006 y compris celles qui supposent la construction d'une piste parallèle. En cas de renoncement définitif à cette dernière, il conviendra d'adapter en conséquence la fourchette des estimations de coûts.

3 Source: SIAA

4 Source: OFAC

5 skyguide SA: Extrapolation des investissements effectués au cours des 5 dernières années

4. Electricité

Aménagement	Programme/Projet	Energie	Besoins financiers ¹
planifié	Energies renouvelables (y compris force hydraulique) ²	5 TWh	8 000 - 10 000
	2 centrales nucléaires ^{3,4}	20 TWh	10 000 - 12 000
	max. 5 centrales combinées à gaz ^{3,4}	3 TWh	2 000
	3 usines de pompage ³	–	3 000
	Réseau de transport (approvisionnement général) ⁴	–	6 000
Total 2010 – -2030			29 000 – 33 000

1 Mio CHF, prix 2005, hors TVA et renchérissement (estimations)

2 Source: Swisselectric, investissements prévus jusqu'en 2035

3 Selon la stratégie énergétique du Conseil fédéral, la consommation de courant devrait être stabilisée à long terme. Par conséquent, pas toutes les capacités additionnelles citées ne seront nécessaires. De toute façon, on ne réalisera pas simultanément plusieurs centrales nucléaires et 5 centrales combinées à gaz.

4 Source: Swissgrid. Sans courant de traction, sans pose directe en terre



5. Gaz

Aucune information disponible

6. Télécommunications

Aménagement	Programme/Projet	Besoins financiers ¹
en cours ²	tous les réseaux ³	40 000
Total 2010 - 2030		40 000

1 Mio CHF, prix 2008, hors TVA et renchérissement (estimations)

2 En raison de l'importante dynamique technologique, il est difficile de faire des prévisions en ce qui concerne les investissements liés aux projets dans le secteur des télécommunications à l'horizon de 2030. En ce qui concerne l'estimation, il s'agit d'une extrapolation des investissements d'équipement moyens réels des opérateurs suisses de télécommunication entre 2004 et 2008 (source: ASUT).

3 L'aménagement du réseau à fibre optique jusqu'au raccordement domestique (FTTH) a commencé en 2008 et ne figure donc pas dans les données historiques. On estime que les coûts du raccordement de 80% de la population au réseau FTTH - selon le standard d'équipement - devrait varier entre 12,6 mrd CHF et 14,2 mrd CHF; une couverture à 100% de la population via le réseau FTTH varierait quant à elle entre 21,4 mrd CHF et 23,9 mrd CHF (source: OFCOM)